



Foto: In den letzten Monaten des Obusbetriebes beauftragte die Stadtwerke Rheydt die Stadtbildstelle die gesamte Obusstrecke fotografisch festzuhalten. Aus dieser Bildserie stammt dieses Foto vom Obus 57, zu diesem Zeitpunkt mit 21 Jahren der älteste Obus, der noch im Betrieb war.

Kurzberichte aus den Obusbetrieben der Bundesrepublik für die holländische Zeitschrift TROLLEYBERICHTEN der "Nederlandse Trolleybus Vereniging", diesmal zusammengestellt nach Besuchen der Betriebe in Essen und Solingen und den Telefonaten mit Herrn Vogel, verbunden mit einem herzlichen Dank für seine bereitwillige Auskunft. Den Betriebsleitern der jeweiligen Betriebe sei an dieser Stelle trotzdem für Ihre sonstige Mitarbeit gedankt.
Jürgen Lehmann, Görlitzer Str.21, 4044 Kaarst 2

ESSLINGEN

Am 15.8.1991 wurde noch ein weiterer DUO-Bus D-B 0405GTD mit der Betriebsnummer 324 und dem Kennzeichen ES-2194 angemeldet.

ESSEN

Am 9.11.1991 war die feierliche Inbetriebnahme der Tunnelstrecke Porscheplatz - Rheinischer Platz - Berliner Platz für den Spurbusbetrieb. Dieses wurde im Rahmen einer sogenannten U-Bahn-Fete ab 11 Uhr am Berliner Platz gefeiert. Dort wurde auf einer Bühne um 11.30 die offiziellen Ansprachen gehalten und anschließend mit den zwei bereitstehenden DUO-Bussen (3711 und 3712) ab Berliner Platz durch die neue Tunnelstrecke zur Rampe Volkshochschule und anschließend wieder zurück durch den Tunnel zum Berliner Platz gefahren. Während der Ansprachen machten auch einige Demonstanten auf sich aufmerksam, die durch die Einführung der DUO-Bus-Tunnellinien Gefahr für den Fortbestand der Straßenbahn in Essen sehen. Darauf ging der Direktor der EVAG in seiner Rede ein, und versuchte den Protestierern zu erklären, daß es beim Nahverkehr nicht ohne Busse geht. Die Fertigstellung von Straßenbahnlinien von der Planung an brauchen rund zehn Jahre, so der Direktor in Hinblick auf die lange geplante Verlängerung der U 11 über Margarethenhöhe hinaus. Auf die "Weltneuheit", daß man unter der Erde von Bahn auf Bus umsteigen kann, wies Landesverkehrsminister Kniola hin. Dennoch sollen Stadtbahnstrecken nur dort gebaut werden, wo es keine andere Möglichkeit zur Verbesserung des Nahverkehrs gibt. Das Programm des "U-Bahn-Fete" ging noch bis 20 Uhr mit Musikdarbietungen, Kinderunterhaltung, Freibier, und einer Ausstellung der verkehrshistorischen Arbeitsgemeinschaft, die hier ihre Räume haben (ansonsten nur freitags 17-19 Uhr geöffnet).

Nach Passieren der beiden Eröffnungswagen mit den offiziellen Gästen wurde die jeweilige Strecke für den DUO-Bus-Linienverkehr freigegeben. Der erste DUO-Bus in Richtung Kray/Heisingen war Wagen 3725 auf der Linie CE 47 um 12.00 (laut Plan 11.57 ab Berliner Platz), in Gegenrichtung Wagen 3720 auf der Linie CE 45 (planmäßig 12.04 ab Porscheplatz).

Zur Einführung der neuen Tunnelführung der DUO-Buslinien 145 und 146 erhielten diese Linien zusammen mit der Linie 146 den CityExpress-Status und damit die Liniennummern CE 45 (Fängershof-Porscheplatz-Heisingen), CE46 (Wackenberg- Kray- Hbf-Heisingen und CE47 (Fängershof- Porscheplatz- Kray). Alle Linien werden werktags alle 20 Minuten befahren, so daß alle Linienäste durch einen 10-Minuten-Verkehr bedient werden. Die Fahrpläne der CityExpress- Linien wurden in einem kleinen Fahrplanheftchen (Größe 7,4 x 10,5 cm) kostenlos verteilt. In gleicher Form erschienen bereits ab 1989 die Fahrpläne der U-Bahn-Linien U17 und U18.

Da die DUO-Busse und die für die Linie CE46 umlackierten Dieselsebusse 3622-3627 dreistellige Nummernanzeige in den Zielfilmen haben, wird nur die Nummer hier gezeigt. Mehrere Muster wurden erstellt, um das CE-Symbol auf dem schmalen Ziffernfilm unterzubringen, jedoch waren sämtlich derart unleserlich, daß man nun das CE-Symbol wegläßt.

Die beiden neu in Betrieb genommenen Bahnhöfe Berliner Platz und Rheinischer Platz haben einen Mittelbahnsteig. Daher mußten einige ältere Einrichtungsstraßenbahnen und die DUO-Busse mit linksseitigen Türen ausgestattet werden. Während der letzte DUO-Bus 3728 zwei Wochen vor der Eröffnung fertiggestellt wurde, befinden sich noch einige Straßenbahnwagen in Bau. Die Tunnel-Sicherheitstechnik für die DUO-Busse wurde erst am Freitag vor dem Eröffnungstag um 15 Uhr

fertiggestellt, so daß kaum Probe- und Schulungsfahrten stattfinden konnten.

Da die DUO-Busse mehrere Wochen im Linienverkehr nicht mehr elektrisch benutzt wurden, mußten aufgrund kleinerer Defekte viele Wagen am Eröffnungstag ausgewechselt werden. Zum Beispiel funktionierte bei Wagen 3718 der Tacho im elektrischen Betrieb nicht und er wurde kurzfristig durch Wagen 3724 ersetzt. Laut einem Zeitungsbericht mußten an diesem Tag dreimal DUO-Busse mit Dieselantrieb durch den Tunnel fahren. Ansonsten lief der Verkehr bis auf kleinere Verspätungen reibungslos. Größere Probleme wurden erst im Werktags-Fahrplan erwartet. Hier fahren die 6 Straßenbahn- und 2 DUO-Buslinien (103 alle 10 Min., 104 alle 20 Min., 105 alle 10 Min., 109 alle 10 Min., 115 alle 20 Min., CE45 und 47 alle 10 Min. und zwischen 6 und 8 Uhr die Linie 114 alle 20 Min.) im Abstand von 2-3 Minuten durch den Tunnel. Abgesehen von den Sternfahrten Samstags nachmittags und Sonntags dürfen sich nicht mehrere Wagen an einer Tunnelhaltestelle befinden. Die Tunnelsicherung mittels Blocksystem gibt zum Beispiel erst die Rampenzufahrt zum U-Bahnhof Berliner Platz frei, wenn der vorherige Wagen die Haltestelle verlassen hat. Daher kam es bereits an diesem Eröffnungssamstag häufig vor, daß hier vor der Rampe mehrere Straßenbahnen auf die Freigabe zur Tunnelleinfahrt warteten. Durch die Verspätung eines Wagens konnte der gesamte Fahrplan durcheinandergebracht werden. Die noch vorhandenen Masten an der Spurbusstrecke an der Autobahn A430, die bisher als Straßenbeleuchtung und für die Fahrleitung der Straßenbahn dienten, sind am oberen Ende angerostet. Nach Demontage der Fahrleitung verkürzte man die Masten auf etwa 13 Meter, da die Beleuchtung bereits vorher demontiert wurde. Einige Stahlträger, die allein für die Straßenbahnfahrleitung aufgestellt wurden, sind bereits ganz verrostet.

Mehrere Probleme zwangen die Einstellung des DUO-Bus-Tunnelbetriebs in der ersten Woche nach der Eröffnung. Der Rechner des Zugsicherungssystems verwechselte immer wieder die Linien und stellte die Fahrstraßen dementsprechend falsch. Die Steuerung erfolgte daher von Hand, und man stellte Busse bereit, die im Notfall einen Ersatzverkehr starten konnten. Die Straßenbahnlinien 114 und 105 endeten vor dem Tunnel und die DUO-Busse mußten fortan wieder oberirdisch fahren. Für die erfolgten Pannen entschuldigten sich die Direktoren der EVAG am 18.11.91 mit Rosen für die Fahrgäste. Es wurde zwar angekündigt, daß die oberirdische Führung der DUO-Buslinien nur 4 Wochen dauern soll, der Tunnelbetrieb wurde jedoch 1991 nicht mehr aufgenommen.

SOLINGEN (Besuch 17.11.1991)

Seit Ende Oktober wurde zwei neue Haltestelle auf der Linie 683 eingeführt. Eine Haltestelle mit der Namensbezeichnung "Dorp" wurde zwischen den Haltestellen Ritterstraße und Bülowstraße eingerichtet. Die bisherige Haltestelle Krahenhöhe in Richtung Burg erhielt nun die Bezeichnung "Lindenbaumstraße", während gegenüber der Haltestelle Krahenhöhe in Richtung Stadtmitte eine neue Haltestelle eingerichtet wurde. Auch die jetzige Haltestelle Lindenbaumstraße erhielt in Richtung Stadtmitte eine Gegenhaltestelle kurz hinter der Wendeschleife Krahenhöhe.

Der Linienverkehr in Richtung Burg wird seit einem Jahr durch Kanalbauarbeiten behindert, Diese Bauarbeiten begannen am Stadtwald und im November befand sich die Baustelle mit einspuriger Führung, durch eine Signalanlage geregelt, in der Nähe der Haltestelle Dorperhof.

Nachdem der Auftrag für die Fahrleitungsbauarbeiten vergeben wurde, ist bald mit dem Baubeginn der neuen Obuslinie nach Aufderhöhe zu rechnen. Der Beschluß zum Bau dieser Linie erfolgte im Stadtwerkeausschuß bereits Mitte Januar 1986 Am 6.3.1986 bestätigte der Stadtrat mit einer knappen Entscheidung mit 28 Stimmen gegen 25 Stimmen der Mehrheit der SPD-Fraktion sowie der Grünen. Ende 1991 war ein Soloobus aus Solingen zur Probe in Weimar. Hierfür wurde von der Stadtwerke Werkstattpersonal und Fahrer gestellt.

Gespräch mit Herrn Vogel am 12.12.1991 und 16.1.1992

Der Arbeitsschwerpunkt in Argentinien betrifft die Einführung des Software-Programms Micro-Bus für die Erstellung von Fahrplänen und Dienstplänen sowie der Liniennetzplanung. Da in Mendoza beim Umsteigen ein neuer Fahrschein gelöst werden muß, will man hier die Linien möglichst lang halten. Von den Solinger Obussen sind bereits 9 Stück in Betrieb. Sie sehen mit ihrer weißen Grundlackierung sehr gepflegt aus. Die restlichen Obusse sollen nach Eröffnung von 3 weiteren Obuslinien in Betrieb genommen werden. Die Ausschreibung für die Fahrleitung erfolgt zur Zeit.

Von den Stadtwerken Salzburg hat Herr Vogel 12 Gelenk- und 4 Soloobusse angekauft, die sobald sie ausgemustert werden, in seinen Besitz übergehen. Die Obusse 155,156,159,135, die Anfang 1991 ausgemustert wurden, sollten nach Rosario gehen, stehen aber jedoch immer noch in Salzburg. Aufgrund des Machtwechsels in Chile wird die Privatisierung der dortigen Verkehrsbetriebe angestrebt. Die Obusse wurden nun auch europäischen Obusbetrieben angeboten, eine positive Kaufentscheidung wird hier erwartet.

Zu den zum Verkauf bereitstehenden Obussen gesellte sich Wagen 119, der Mitte 1991 ausgemustert wurde. Zwei weitere Gelenk- und 3 Solofahrzeuge stehen in diesem Jahr zur Ausmusterung an, die restlichen 6 Gelenkwagen folgen 1993.

Zum Verkauf hat Herr Vogel 250 alte Obusse aus Vancouver/Kanada angekauft, die 1986/7 dort außer Betrieb genommen wurden und seitdem dort abgestellt sind.

Mit der Veräußerung der Züricher Gelenkbusse nach Valpariso in Chile hat Herr Vogel nichts zu tun gehabt. Diese wurde teilweise dorthin verschenkt.

Das von Herrn Vogel erstellte Gutachten über den Obus- und Straßenbahnbetrieb Potsdam liegt seit einigen Monaten dort vor. Beschlüsse über die Stilllegung oder Weiterführung des Obusbetriebes liegen jedoch noch nicht vor. Ebenso steht die Entscheidung über den Fortbestand des Obusbetriebes in Weimar aus.

Weitere Aufträge hat Herr Vogel vorwiegend in den östlichen Ländern. Die Stadt Kiew hat zum Beispiel Herrn Vogel um Beratung gebeten.

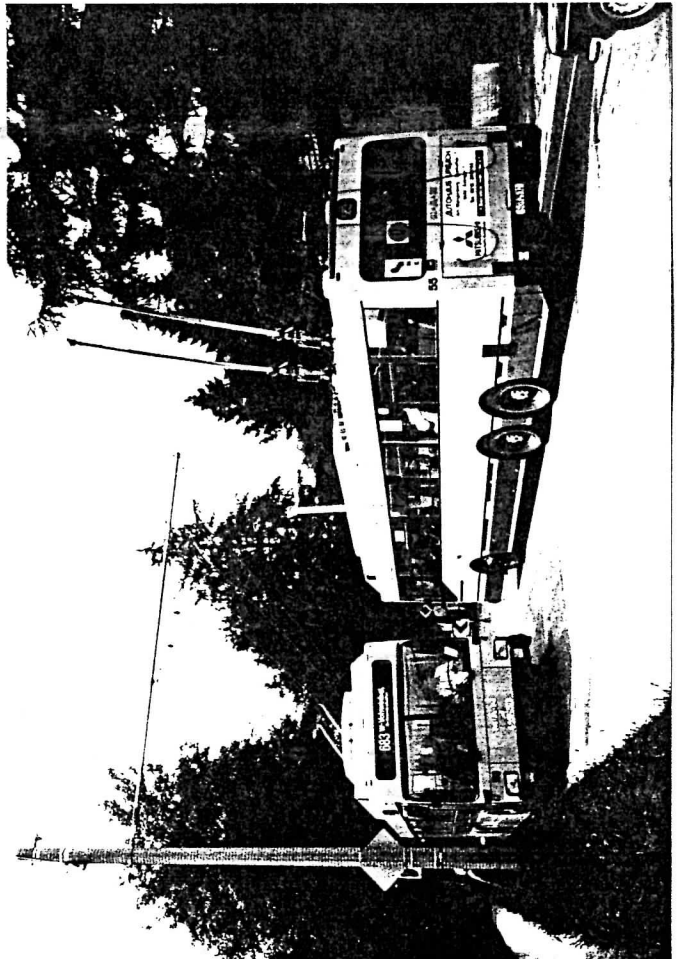
Fotos von Obussen der deutschen Betriebe 1991

- 469102: Weimar 241: Ikarus 260T kurz vor Schöndorf
- 529115: Solingen 47 und 55: MAN/Kiepe auf Linie 683 Richtung Burg
- 529117: Linksverkehr in Solingen, Bauarbeiten an der Burger Landstr.
- 549106: Potsdam 971 neben einem speziell angepaßten Obusmast in der Nähe der Haltestelle Goetheplatz
- 559105: Eberswalde: Obusse auf dem Abstellplatz gegenüber der alten Werkstatt in der Stadtmitte
- 559108: Eberswalde 6, Ikarus 280T, in der Nähe der Endhaltestelle Ostend
- 649108: Essen 3712, 2.DUO-Bus der Eröffnungsfahrt an der Tunnelrampe hinter der Haltestelle Berliner Platz
- 649121: An gleicher Stelle begegnen sich die DUO-Busse 3726 und 3715



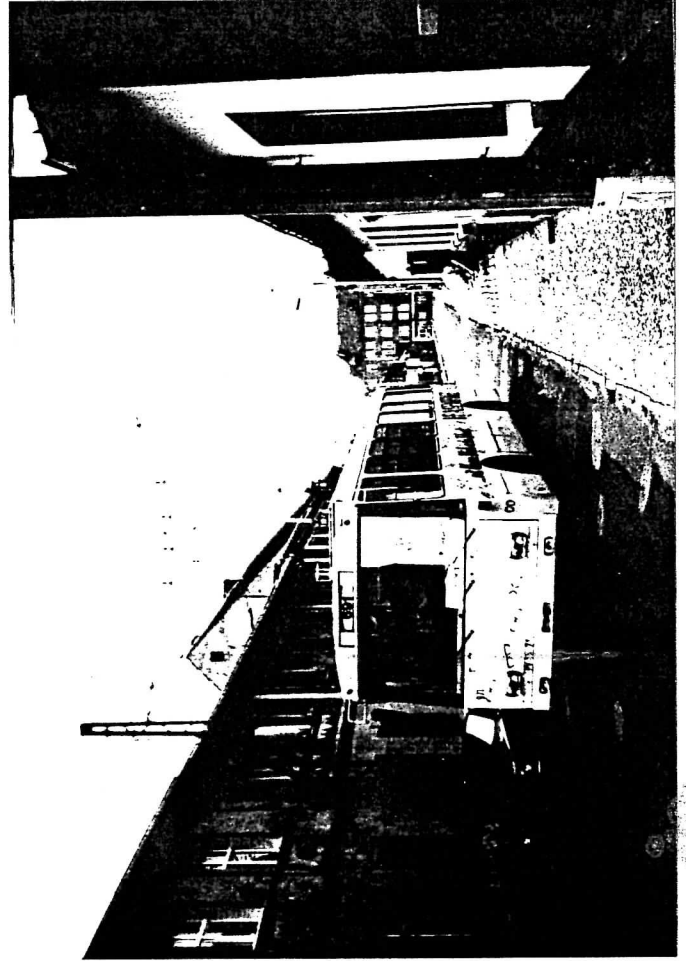
469102/26.3.1991 Weimar

529117/1.6.1991 Solingen



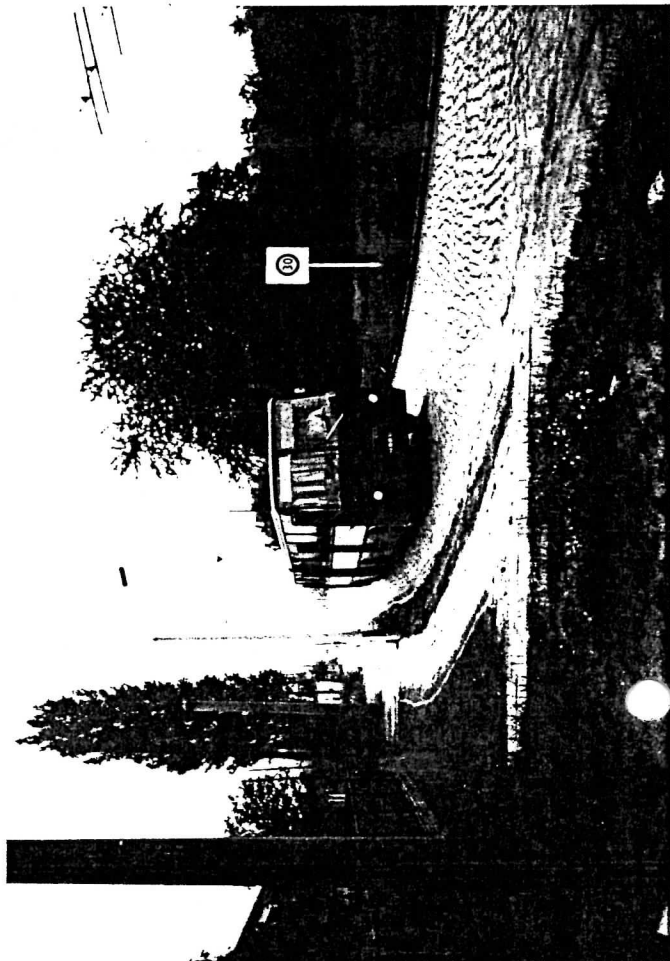
529115/1.6.1991 Solingen

Potsdam 549106/20.7.1991





559105/21.7.1991 Eberswalde (2)



559108/21.7.1991

649108/9.11.1991 Essen (2)



649121/9.11.1991

